Gernot L. Geise

J. Andreas Epp und sowjetische Flugscheiben

Josef Andreas Epp war einer der letzten noch lebenden Zeitzeugen, der im Zusammenhang mit der Entwicklung deutscher Flugscheiben während des zweiten Weltkrieges gesehen werden muss. In den Neunzigerjahren des vorigen Jahrhunderts hatte ich mehrfach die Gelegenheit, Gespräche mit ihm über Flugscheiben und die dazu benötigte und angewendete Technologie zu führen, auch im Zuge seines Buches „Die Realität der Flugscheiben", das ich für ihn in seinem Namen schrieb, mittels einer Reihe von Dokumenten, die er mir übergab. Leider verstarb Epp 1997 in Rosenheim, wo er in den letzten Jahrzehnten vor seinem Tod in einem Zimmer in einem Asylantenheim gewohnt hatte.

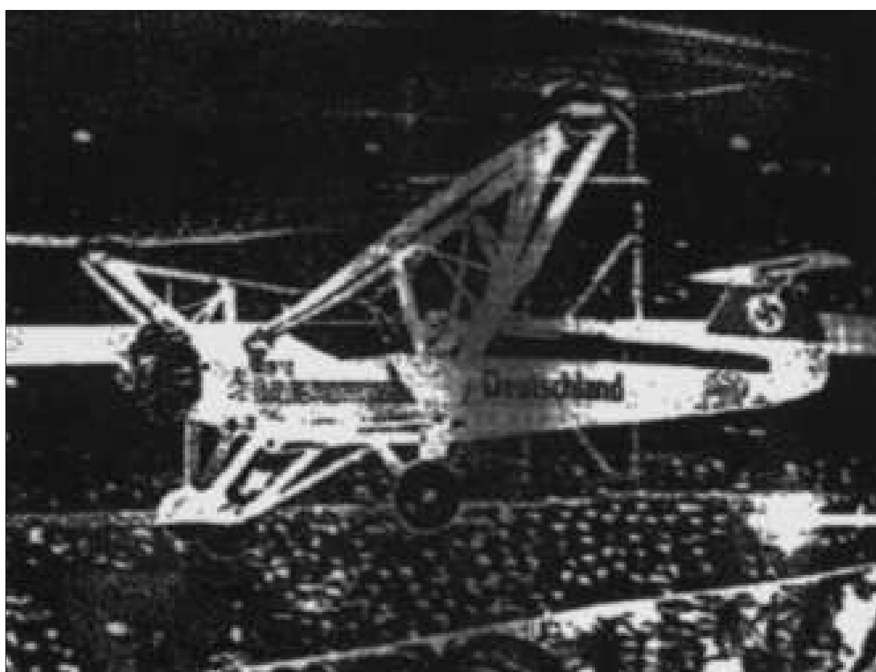
Das Buch „Die Realität der Flugscheiben" handelt demgemäß weniger von technischen Aspekten dieser Flugkörper. Es ist die Lebensgeschichte Epps, von seiner Geburt bis zu den Neunzigerjahren. Natürlich ist es interessant, zu erfahren, wie Epp schon in seiner Jugendzeit von Flugzeugen fasziniert war. Wie er schon als Jugendlicher mit bescheidenen Mitteln Flugzeugmodelle baute und später begann, Verbesserungen (nicht nur) für Flugzeuge zu entwickeln. Er hat Zeit seines Lebens eine erkleckliche Anzahl von Erfindungen gemacht, die jedoch überwiegend militärische Geräte betrafen. Man darf nicht vergessen, dass es Kriegszeit war, und da ging es nunmal vorrangig um verbesserte Waffen und Geräte.

Epp hat schon relativ früh in seinem Leben mit scheibenförmigen Fluggeräten in Modellform experimentiert. Nach seiner Aussage kam ihm erstmalig die Idee dazu durch die Flugeigenschaften in die Luft geworfener Bierdeckel. Wenn ein Bierdeckel fliegen kann, dann müsste ein scheibenförmiges Fluggerät ebenso gut fliegen können, meinte er.

Ausschlaggebend war für ihn dann der Schauflug des ersten Hubschraubers der Welt in der Dortmunder Westfalenhalle. Dort führte die Pilotin Hanna Reitsch in der vollbesetzten Halle den Hubschrauber vor und flog darin einige Runden. Epp war damals auch vor Ort und überlegte, welches Unglück wohl passieren würde, wenn der Hubschrauber mit seinen beiden Rotoren in die Menge geflogen wäre. Er sagte sich, dass ein Hubschrauber viel ungefährlicher werden würde, wenn man die Rotoren verkleiden würde. Dabei hätte man auch gleich eine weitere Einsatzmöglichkeit, denn man könnte mit solch einem Fluggerät auch völlig problemlos etwa mitten in einem Wald starten und landen. Dabei brauchte man keine Rücksicht



J. Andreas Epp 1994 in seinem Zimmer in Rosenheim.



Der erste Hubschrauber-Vorführungsflug mit Flugkapitän Hanna Reitsch.





Flugscheibe (Pfeile) über der Hohen Tattra, fotografiert von J. Andreas Epp. Die Schlieren auf dem rechten Foto stammen von Epps Schweiß, als er die Fotos in einem seiner Strümpfe versteckt durch die feindlichen Linien schmuggelte.

auf Äste zu nehmen, die jede normale Hubschrauberlandung in einem Wald zu einer Katastrophe werden lässt.

Und so baute er noch vor Beginn des zweiten Weltkrieges mehrere Flugscheiben-Modelle. Wobei hier anzumerken ist, dass der Begriff „Flugscheibe" aus der Zeit nach dem Kriege stammt. Während des Krieges wurden diese Flugkörper „Rundflugzeuge", „Flugkreisel", „Sonderfluggeräte" usw. genannt.

Anfang des zweiten Weltkrieges baute er ein Flugscheibenmodell, das überragende Flugfähigkeiten aufwies und schickte dieses 1940 zu Ernst Udet beim Reichsluftfahrtministerium in Berlin. Er erhielt allerdings niemals eine Rückmeldung. Dieses Modell dürfte jedoch die Grundlage für die Flugscheibenentwicklung der Ingenieure um Habermohl/ Schriever gewesen sein, die ab 1943 bei Prag in den Skoda- und Lettow-Werken an alternativen Fluggeräten arbeiteten.

Epp wurde jedoch zu seinem Verdruss nicht zur Flugscheibenentwicklung hinzu gezogen, sondern als Luftwaffen-Angehöriger im Ausland zu Kriegseinsätzen eingesetzt.

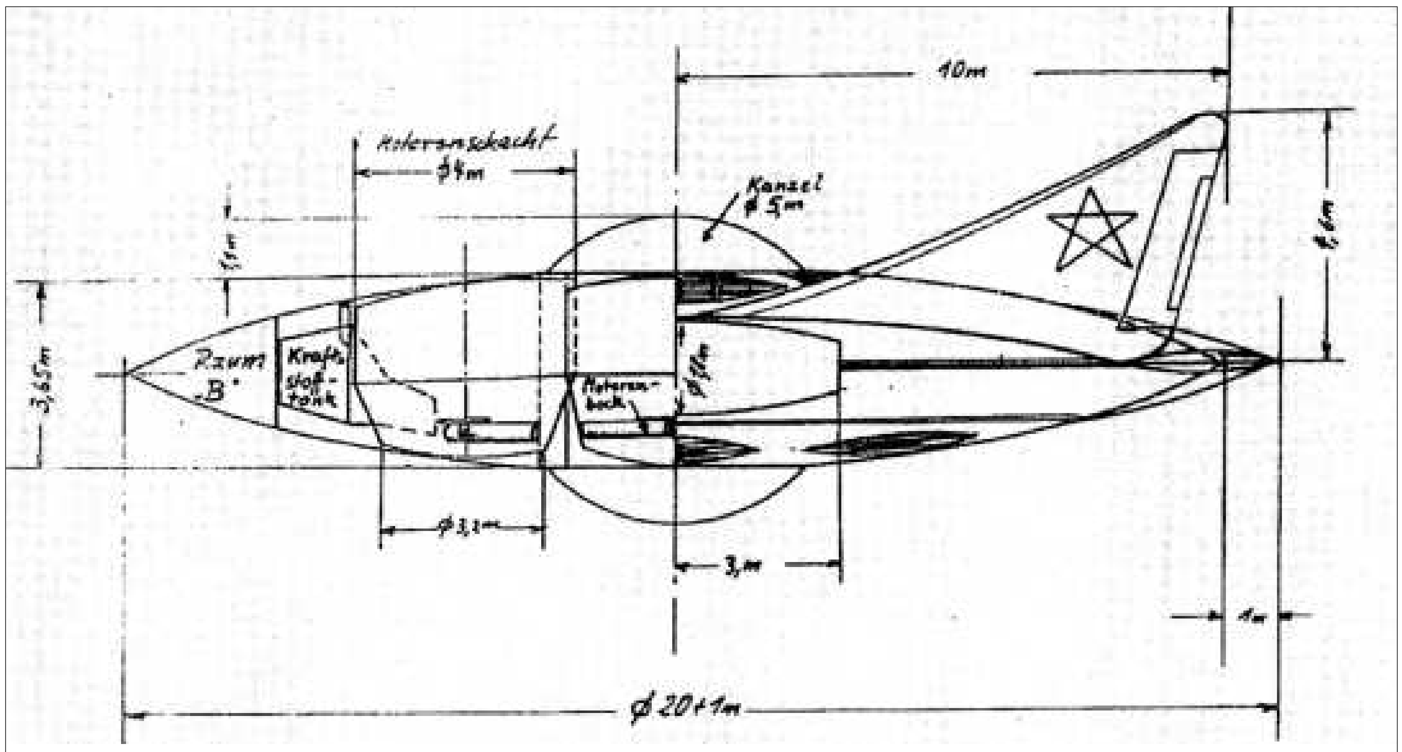
Nur einmal wurde denn doch sein Rat benötigt, denn die von Habermohl/ Schriever gebaute Flugscheibe funktionierte denn doch nicht so, wie es geplant war. Bei einer gewissen Umdrehungszahl der Rotoren entstand eine Unwucht, durch welche das Fluggerät fast abstürzte. Epp untersuchte das Gerät und stellte fest, dass die Rotorschaufelblätter mit rund einem Meter viel zu lang konzipiert waren. Nach seinen Anweisungen wurden sie gekürzt, und damit war das Unwuchtproblem gelöst.

Dazu muss hier gesagt werden, dass es sich bei diesen Flugscheiben um Geräte mit konventionellem Antrieb handelte. Das heißt, im Prinzip sahen sie so aus, dass um eine feststehende Kabine im Scheibenmittelpunkt verkleidete Rotorblätter rotierten, die ähnlich wie bei einem Hubschrauber funktionierten. Deshalb könnte man diese Art Flugscheiben auch als Überschall-Hubschrauber bezeichnen.

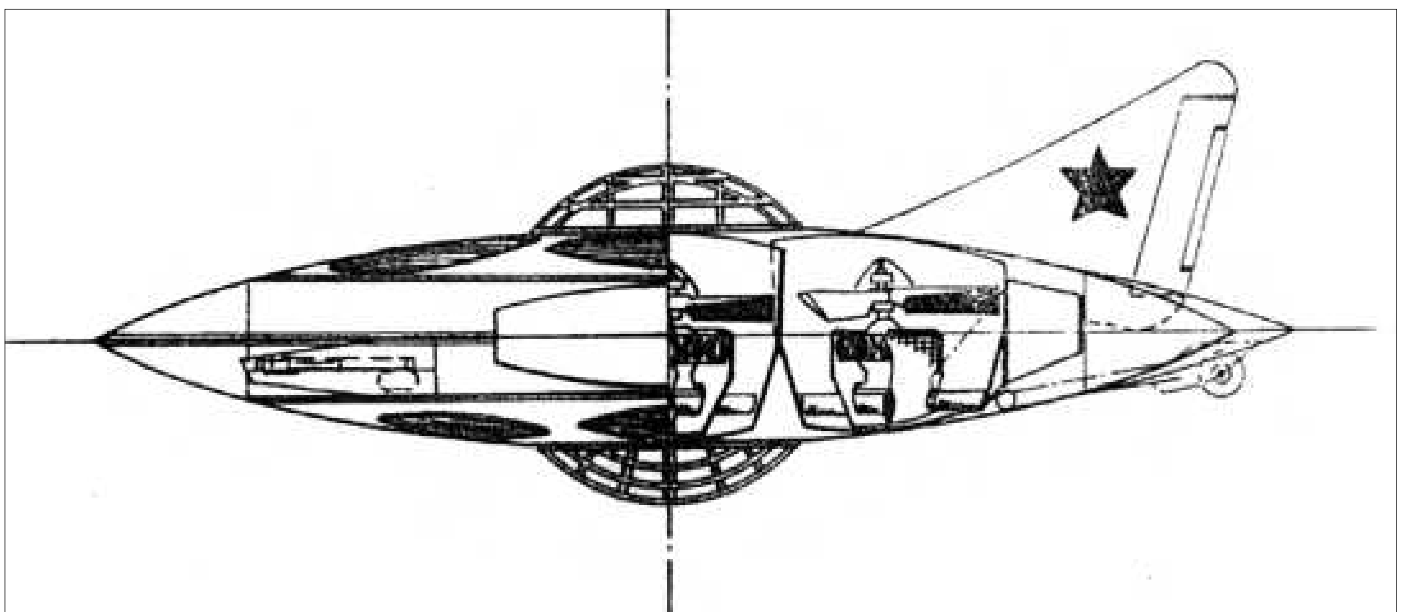
Epp hat bei den Beschreibungen der Flugscheiben auch immer nur von konventionellen Antrieben geredet, ungeachtet dessen, dass gerade kurz vor Kriegsende unabhängig voneinander an verschiedenen Stellen des Reiches an scheibenförmigen Flugkörpern gearbeitet wurde und mit großer Wahrscheinlichkeit auch alternative Antriebe getestet und in Flugscheiben zumindest zu Testflügen kamen.

Während die ersten Flugscheiben-Modelle noch mit Höhen- und Seitenrudern wie bei einem Flugzeug versehen waren, entwickelte Epp eine verblüffend einfache Steuerung, die auf Ruder verzichten konnte. Diese Steuerung sei sein Geheimnis, betonte er im Gespräch immer. Aber einmal hatte er sie mir doch auf einen Zettel skizziert, den er allerdings nicht aus der Hand gab.

Epp war niemals Zeuge eines Starts oder Landung einer Flugscheibe gewesen, und ihn hat es bis zu seinem Lebensende gegrämt, dass er niemals in einer Flugscheibe mitgeflogen ist. Allerdings war er Zeuge eines Fluges eines solchen Geräts, als er sich als Soldat im Berggelände der „Hohen Tattra" befand. Als die Flugscheibe angeflogen kam, nahm Epp geistesgegenwärtig seine Leica und machte mehrere Fotos der Flugscheibe. Allerdings war der Flugkörper nur auf zwei der Fotos zu erkennen. Nach Epps Aussage war die Geschwindigkeit der



Rekonstruktionszeichnungen der sowjetischen Flugscheibe durch J. Andreas Epp.



Flugscheibe so hoch, dass sie bei dem dritten Foto bereits verschwunden war. Es war reine Glückssache gewesen, dass er sie überhaupt hatte fotografieren können. Die beiden Fotos schmuggelte er später in einem Strumpf versteckt durch die feindlichen Linien. Nach seiner Aussage erzeugte die Flugscheibe nur ein helles Summen, ansonsten sei von einem Antrieb nichts zu hören gewesen.

Nach dem Kriege nahm Epp 1956 eine Stelle als Leiter des Konstruktionsbüros des VEB Fischkombinat in Rostock an. Hier wurde ein neuartiger Fischkutter entwickelt, woran Epp mit einer Reihe von Verbesserungen beteiligt war. Epp hatte in seiner Jugend auf einer Werft gelernt und bereits damals seine ersten Erfindungen gemacht. Erst später führte sein Weg zur Luftfahrt.

Danach beorderte man Epp nach Pirna bei Dresden zu einer Außenstelle des Ministeriums für Flugzeugbau, mit der Begründung, dass man sehr wohl wisse, dass Epp Flugzeugkonstrukteur sei. In Pirna hatte die DDR im Jahre 1956 mit deutschen Ingenieuren, die in die Sowjetunion verschleppt waren, eine Erprobungsstelle für Strahltriebwerke und Propellerturbinen errichtet, die ab Herbst 1956 in Betrieb war.

In Pirna führte man Epp in ein Forschungslabor der Erprobungsstelle, wo man ihm ein Modell einer sowjetischen Flugscheibe zeigte. Dieses Modell hatte einen Durchmesser von rund zwei Metern. Man erklärte Epp, diese Flugscheibe würde bereits hergestellt, aber die Steuerung sei noch unzufriedenstellend. Man fragte Epp, ob er die Steuerung verbessern wolle, wozu sich Epp bereit erklärte. Bei dieser Gelegenheit prägte sich Epp die Pläne und grundlegenden technischen Details der sowjetischen Flugscheibe ein, um sie später aus dem Gedächtnis niederzuschreiben.

Als Epp Ende 1965 die damalige Ostzone verließ, um seine Mutter in

Hamburg zu besuchen, verhaftete ihn die deutsche Polizei und klagte ihn wegen Betrugs an.

In der Zeit seiner Untersuchungshaft „durfte" er das Sicherheitssystem des Gefängnisses verbessern, wozu man ihm Papier und Stifte aushändigte. Mit diesen zeichnete er heimlich die Pläne und Beschreibungen der sowjetischen Flugscheibe auf und schaffte es, diese mithilfe seines Rechtsanwalts aus dem Gefängnis zu schmuggeln.

Nach seiner Entlassung aus dem Gefängnis nahm er 1957 Kontakt zum US-Generalkonsulat in Hamburg auf, wo er von einigen Luftfahrexperten verhört wurde. Epps Aufzeichnungen über die sowjetische Flugscheibe wurden dem CIC (Counter Intelligence Corps, militärischer Abschirmdienst der US-Armee 1945-1965) übergeben, wo sie in irgendwelchen Archiven verschwanden. Epp hatte sich allerdings sicherheitshalber Kopien angefertigt.

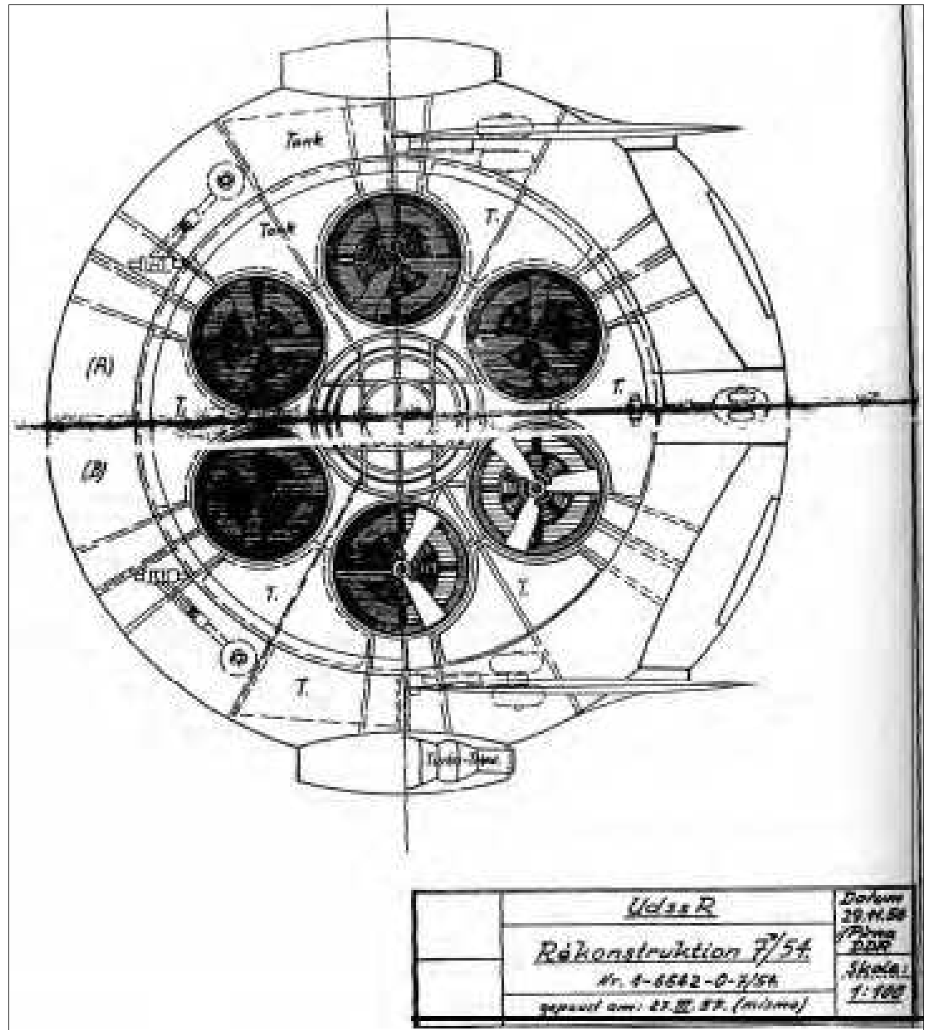
Die von Epp begutachtete sowjetische „Fliegende Untertasse", wie er sie nannte, war ein kreisrunder Körper, dessen obere und untere Fläche symmetrisch profiliert war. Der Durchmesser des Flugkörpers lag bei zwanzig Metern und die Höhe vom unteren bis oberen Kanzelring betrug 3,65 Meter.

Das Material bestand aus Dural, (Duraluminium, eine ausgehärtete Aluminiumlegierung), Stahlblechholmen und Spezialprofilen aus Elektron bzw. Dural. Dabei ist es allerdings fraglich, ob Epp nur aufgrund seiner Beobachtung die einzelnen Materialien so genau identifizieren konnte.

Das Gerät besaß zwei Kanzeln mit einem Durchmesser von fünf Metern und einer Höhe von 1,10 Metern, oberhalb und unterhalb des Mittelringes. Der Durchmesser des Kanzel-Kommandoraumes lag bei vier Metern (Innenmaß) und einer Höhe von 1,80 Metern.

Angetrieben wurde das Gerät durch zwei seitlich angebrachte Turbo-Motoren für den Vortrieb, zusätzlich waren sechs senkrecht eingebaute Stern- bzw. Doppelsternmotoren mit Dreiblattschrauben in Rechteckform montiert, die für den senkrechten Start sowie für die Längs- und Querstabilität während des Fluges verwendet wurden. Dazu befanden sich sechs Kraftstofftanks und sechs Öltanks für die Sternmotoren sowie zwei Kraftstofftanks und zwei Öltanks für die Turbotriebwerke an Bord.

Für die Seitenstabilität besaß das Gerät zwei Seitenleitwerke auf der Rumpfoberseite mit einer Länge von zehn Metern und einem Abstand zueinander von 16,10 Metern sowie ein



Rekonstruktionszeichnung der sowjetischen Flugscheibe durch J. Andreas Epp: Draufsicht.

Höhenruder. Das Steuersystem wurde kardanisch mit den Triebwerken synchronisiert.

Das Fahrwerk des Geräts bestand aus zwei Rädern mit einem Durchmesser von 1,05 Metern vorne, in der Mitte zwei Räder mit einem Durchmesser von 1,55 Metern und zusätzlich einem Rad von 1,05 Metern Durchmesser, alle mit Luftfederung.

Über die Bewaffnung konnte sich Epp kein eigenes Bild machen, er zitierte die Aussage eines höheren Luftwaffenoffiziers. Danach sollen in den vorderen Zellenräumen vier Maschinengewehre und vier Raketenlafetten eingebaut gewesen sein, die von einem Mann der Besatzung bedient werden konnten.

In der oberen Kanzel sollen zwei Maschinengewehre und drei Raketenlafetten installiert gewesen sein. Der gepanzerte Kanzelkommandoraum enthielt Munition, Ersatzraketen, alle Steuerungsteile, Geräte wie etwa ein Radargerät, die Funk- und Fotoanlage.

Die untere Kanzel war dreh- und versenkbar. Darin befanden sich drei Maschinengewehre, eine 550-mm-Bordkanone und zwei Raketenlafetten. Zusätzlich waren rings um die Kanzel im Zellenkörper zwölf Bomben untergebracht.

Leider kann man Epp heute nicht mehr zu seinen Aussagen befragen. Einerseits zeigte man ihm ein zwei Meter durchmessendes Modell einer sowjetischen Flugscheibe, deren Steuerung verbesserungswürdig war. Andererseits beschreibt Epp eine zwanzig Meter durchmessende Flugscheibe, allerdings anscheinend ohne Bewaffnung.

Hat Epp nur das Modell gesehen und die Maße hochgerechnet? Oder zeigte man ihm flugfähiges zwanzig Meter durchmessendes Gerät? Im Gespräch betonte er letzteres. Dann stellt sich jedoch die Frage, wieso dieses Gerät unbewaffnet war. Oder handelte es sich um ein Testgerät, das erst bei Serienreife bewaffnet werden sollte?

Epp beschrieb noch ein weiteres sowjetisches Fluggerät, das ihm sowjetische Techniker beschrieben. Allerdings hat er das Gerät nicht selbst gesehen, Es handelte sich dabei um einen „Fliegenden Ring" für Spezialtransporte. Er soll zwölf

kreisförmig angeordnete Sternmotoren für Start und Landung sowie zwei Turbotriebwerke für den Vorwärtsflug besessen haben. Nähere Angaben dazu konnte Epp nicht machen.

Die von Epp beschriebenen sowjetische Flugscheiben basierten wohl auf deutscher Technik. Die Flugscheibe mit den sechs Sternmotoren und den beiden Vortriebs-Turbomotoren hatte eine große Ähnlichkeit mit Epps späterem „Omega-Diskus“. Nicht geklärt ist, warum die Sowjets nicht die relativ einfachere Technologie der in Prag entwickelten Flugscheiben der Ingenieure Miethe und Habermohl übernommen hatten, bei deren Flugscheiben ein verkleideter Propellerring um die Zentralkanzel rotierte. Vielleicht konnten sie kein solches Gerät erbeuten?

Es stellt sich weiterhin die Frage, was aus diesen sowjetischen Fluggeräten geworden ist? Nach Epp waren die Flugeigenschaften der Flugscheiben jedem damaligen Flugzeug überlegen. Es hätte doch auf der Hand gelegen, diese Geräte weiter zu entwickeln zu „ultimativen“ Waffen.

Aber auch auf der anderen Seite des „großen Teiches“ kam man ganz offensichtlich mit der erbeuteten deutschen Hochtechnologie nicht zurecht. Es existieren einige wenige Fotos aus den frühen fünfziger Jahren, auf denen Flugscheiben mit aufgemalten US-Hoheitsabzeichen zu sehen sind. Vorausgesetzt, es handelt sich dabei um keine Fälschungen, muss man sich auch hier fragen, warum diese Fluggeräte nicht weiter entwickelt wurden. Aber wenn man sieht, dass die Amerikaner rund fünfzig Jahre benötigten, bis sie endlich in der Lage waren, mehr schlecht als recht eines der Horten-Nurflügler-Flugzeuge nachzubauen, dann wird man wohl noch einige Jahrzehnte auf US-Flugscheiben warten müssen - sofern den Amerikanern die entsprechenden Pläne bei Kriegsende in die Hände gefallen sind.

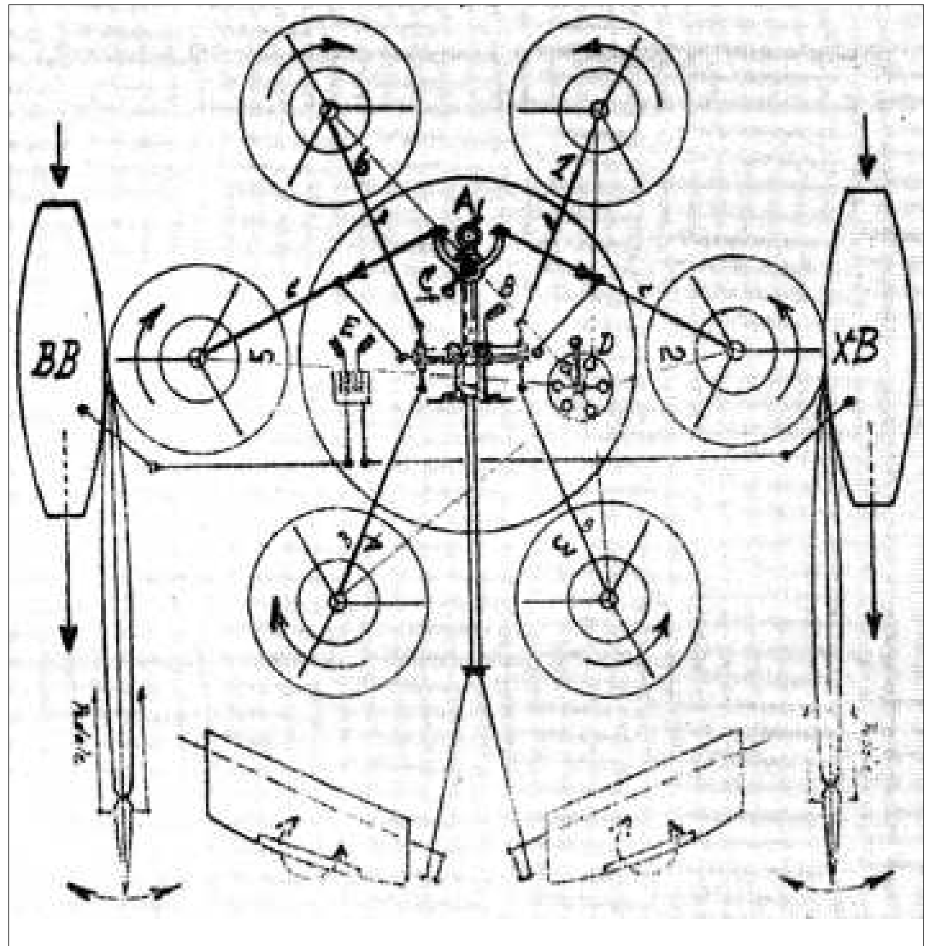
Literatur

J. Andreas Epp: „Die Realität der Flugscheiben“, Michaels Verlag, Peiting

Gernot L. Geise: „Flugscheiben: Realität oder Mythos?“, Michaels Verlag, Peiting







Rekonstruktionszeichnung der sowjetischen Flugscheibe durch J. Andreas Epp: die Steuerung.



Zwei unterschiedliche Flugscheiben mit US-Kennzeichen vor einem Hangar. Leider lässt sich nicht mehr rekonstruieren, wann und wo dieses Foto aufgenommen wurde. Anhand der Flugzeug- und Fahrzeugtypen dürfte dieses Foto in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts aufgenommen worden sein. Sofern es sich nicht um eine Fälschung handelt, zeigt es, dass auch in den USA mit solchen Flugkörpern zumindest experimentiert wurde.